



Grande vitesse, Approcci e prospettive della ricerca in Francia e in Italia

Gabriella Trotta-Brambilla

► To cite this version:

Gabriella Trotta-Brambilla. Grande vitesse, Approcci e prospettive della ricerca in Francia e in Italia. Trasporti & Cultura, 2014, 37, pp.78-81. halshs-00986045

HAL Id: halshs-00986045

<https://shs.hal.science/halshs-00986045>

Submitted on 6 May 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Grande vitesse, Approcci e prospettive della ricerca in Francia e in Italia.

di Gabriella Trotta-Brambilla

La costruzione di una grande infrastruttura ferroviaria può diventare un'occasione per (ri)strutturare il territorio attraversato? Questa domanda è alla base della riflessione condotta in questo articolo, che si basa su una tesi di Dottorato in Urbanistica-Architettura sviluppata presso l'Institut d'Urbanisme di Grenoble ed il Politecnico di Milano¹. Struttura lineare ed impenetrabile (salvo in certi punti), la ferrovia può rappresentare un elemento di trasformazione territoriale, a patto che essa non sia pensata solo come dispositivo tecnico finalizzato allo spostamento di persone e merci, ma che sia invece integrata in una visione sistemica ed interscalare della pianificazione che associ questioni trasportistiche ed esigenze territoriali.

Ma occasione per la trasformazione non significa influenza diretta sullo sviluppo: le ricerche condotte negli ultimi vent'anni circa, in seguito all'attivazione di numerose linee ad alta velocità europee, invitano a riconsiderare il legame automatico tra localizzazione di un nodo della rete e ricadute locali. È possibile infatti ricordare casi in cui l'infrastruttura ha consentito un vero sviluppo ed altri in cui un'infrastruttura comparabile non ha prodotto evoluzioni significative o ha aggravato una dinamica di declino già in atto. Se alcune stazioni dell'alta velocità sono dei “successi” dal punto di vista della loro frequentazione o dell'insediamento di attività, altre hanno avuto un'incidenza locale debole o hanno addirittura rinforzato l'attrazione verso un altro centro metropolitano grazie ad una connessione diventata più performante. Quali sono dunque le condizioni da riunire affinché l'infrastruttura partecipi al progetto di trasformazione del territorio che attraversa²? Il solo fatto ormai acquisito dalla letteratura riguardante la tematica dell'alta velocità ferroviaria è che gli impatti non sono causati direttamente dall'infrastruttura. Ciò che conta, piuttosto, è il modo in cui essa è integrata nelle strategie degli attori coinvolti.

Un caso studio transfrontaliero: la linea ad alta velocità Lione-Torino-Milano

Il progetto ferroviario esaminato nella tesi è la linea ad alta velocità tra Lione e Milano. Malgrado una parte dell'infrastruttura sia già stata realizzata³, la pianificazione territoriale ed urbana intorno alla nuova linea si evolvono continuamente. Il lavoro di ricerca presentato qui ne fotografa la configurazione dell'inizio degli anni 2010. Esso è basato sull'ipotesi che i piani, i progetti e le modalità con cui questi sono articolati e messi in opera costituiscono una materia sufficientemente espressiva della volontà delle collettività che l'hanno elaborata e del contesto culturale che l'ha prodotta. Tale materia è pertanto utile alla comprensione del rapporto fra infrastruttura e territorio.

Il carattere transfrontaliero dell'opera ha rappresentato l'occasione per un confronto metodologico e disciplinare tra Francia e Italia⁴. Soprattutto in Francia, il punto di vista più accreditato riguardo alla tematica dell'alta velocità ferroviaria è quello degli economisti e dei geografi⁵. Per anni la ricerca ha osservato gli impatti sul

1 Gabriella Trotta-Brambilla, “Infrastructure, territoires et projets. L'exemple de la ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin-Milan”, tesi elaborata in co-tutela (Francia/Italia), direttori: Gilles Novarina e Ilaria Valente.

2 Le questioni principali poste dalla tesi riguardano la possibilità di affrontare la pianificazione del territorio dando la priorità ai suoi sistemi strutturanti (come i sistemi della mobilità, delle centralità urbane, del verde, ecc.), di superare gli approcci settoriali (che distinguono lo studio della mobilità da quello del territorio) tramite il progetto territoriale ed urbano, nonché la necessità di valutare la compatibilità dell'alta velocità con diversi tipi di strutture territoriali (centralizzate, policentriche, diffuse, ecc.).

3 La tratta Torino-Novara è stata inaugurata per le Olimpiadi invernali del 2006, mentre la tratta Novara-Milano Certosa è stata completata nel 2009.

4 In questa sede non saranno descritti tanto i casi di studio, quanto piuttosto la metodologia di ricerca adottata ed i contesti disciplinari che l'hanno fatta emergere.

5 Esistono anche altri approcci, meno frequenti e più recenti, riferiti ad altre discipline delle scienze umane, tra le quali si possono

territorio (economia) ed ha cercato di comprendere il funzionamento della rete e dei suoi nodi (geografia dei trasporti). Si tratta di approcci del tutto logici all'inizio della diffusione di una nuova tecnologia che non si conosce ancora bene e di cui non si vedono né tutti i vantaggi né tutti i limiti. Dopo una prima generazione di linee ferroviarie ad alta velocità, i ricercatori hanno cominciato a mettere in evidenza il grande assente: il territorio. L'ossessione della velocità ha quasi fatto dimenticare che una rete di trasporto è costruita per servire un territorio e non per funzionare in autarchia. D'altra parte, è stata proprio la letteratura economica a mettere in evidenza che gli effetti della costruzione di una nuova linea ad alta velocità non sono automatici ma, al contrario, dipendono dall'interazione di una serie di fattori, tra i quali vi sono le politiche di pianificazione della città e del territorio.

L'originalità dell'approccio metodologico (interscalare e progettuale) della tesi è costituita dal confronto e dall'ibridazione delle diverse posture che caratterizzano la ricerca francese ed italiana riguardo al rapporto tra infrastrutture e territorio.

L'analisi di piani e progetti come descrizione interscalare dell'infrastruttura

Lo stato dell'arte della letteratura sull'alta velocità sintetizzato nella tesi ha portato ad osservare che, in generale, le ricerche francesi nel campo della geografia dei trasporti non spiegano sufficientemente le interazioni dell'alta velocità con il territorio e che quelle condotte nel campo dell'urbanistica⁶ non superano solitamente la scala dell'agglomerazione urbana. Il sistema della mobilità è, nella maggior parte dei casi, affrontato sia nella sua globalità (reti) sia nel dettaglio (nodi), ma sono poco considerati i sistemi alla scala intermedia ed in particolare i "sistemi urbani lineari" connessi, per esempio, ad una linea ferroviaria⁷. L'approccio morfologico più tipico della ricerca architettonico-urbana italiana si è invece attardato spesso sull'analisi di questo tipo di contesti⁸, in cui corridoi ecologici, litorali, valli, fiumi, infrastrutture viarie e ferroviarie diventano il filo conduttore dell'analisi e del progetto territoriale. Si può tuttavia osservare una separazione poco dialettica tra analisi morfologiche ed analisi socio-economiche, nonché tra scala locale e scala regionale.

Dal confronto delle due culture è dunque emerso l'approccio interscalare utilizzato nella tesi che, seguendo una struttura ispirata ai tre elementi kandinskiani (punto, linea e superficie), intende analizzare i nodi, le linee e le reti, nonché la loro integrazione negli strumenti di pianificazione a tutte le scale (regionale, provinciale, metropolitana, urbana). L'analisi dei piani e dei progetti ha dunque mirato a mettere in evidenza gli obiettivi comuni ai diversi strumenti, la loro pertinenza rispetto ai principi dello sviluppo sostenibile, la congruenza delle strategie alle diverse scale, i livelli di priorità assegnati agli interventi nel campo della mobilità, la capacità di prendere in considerazione le relazioni territoriali instaurate sul territorio, soprattutto quando queste oltrepassano i perimetri delle competenze istituzionali.

La riflessione interscalare ha permesso di individuare i temi di ricerca che sarà interessante approfondire nei prossimi anni. Nell'attuale contesto di metropolizzazione, i sistemi ferroviari saranno probabilmente al centro dell'attenzione della pianificazione territoriale ed urbana. Alla scala della rete europea, le opportunità di pianificazione riguarderanno soprattutto le nuove linee ad alta velocità, poiché la rete classica è ormai costituita. Tuttavia, non ci si può aspettare una costruzione massiccia come quella che ha interessato il Vecchio Continente tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, ma piuttosto la realizzazione di alcune linee ad alta velocità strategiche e la costruzione di nuovi nodi sulle linee esistenti, la riabilitazione delle linee regionali dismesse, il

trovare delle riflessioni condotte nei campi della sociologia (accettabilità delle grandi opere infrastrutturali), della storia (ricostruzione dei processi decisionali riguardanti le linee ad alta velocità), della politica, ecc.

6 Si possono ricordare, ad esempio, le ricerche della *Plateforme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines* (POPSU), che si interessa (soprattutto nel suo secondo programma, lanciato nel 2010) a diverse tematiche riguardanti le metropoli ed in particolare alle strategie messe in atto intorno alle stazioni ed ai loro quartieri.

7 Esistono, evidentemente, anche delle eccezioni. Si veda per esempio il progetto di A. Grumbach per la *Métropole de la Seine*. Elaborato nel contesto della procedura del Grand Paris (tramite una metodologia ibrida, tra consulenza e ricerca), questo progetto prende come area di riferimento l'intero bacino della Senna, da Parigi a Le Havre e la possibile linea ferroviaria ad alta velocità tra la capitale e la città portuale.

8 Possiamo citare, a titolo di esempio, i sistemi lineari studiati in progetti di ricerca come In.Fra. Realizzato nel periodo 1999-2001 da dodici unità di ricerca appartenenti alle Facoltà di architettura di diverse città italiane, il programma di ricerca ha analizzato l'infrastruttura non come oggetto isolato, ma come parte integrante del processo di urbanizzazione e di costruzione del paesaggio.

rinnovo delle linee esistenti, la costruzione dei raccordi e delle interconnessioni necessarie per migliorare le prestazioni della rete, l'istituzione di nuovi servizi per i viaggiatori e per il trasporto delle merci. Tutte queste azioni sul sistema della mobilità potranno ancora essere studiate nelle loro interazioni con il territorio. Inoltre, pur non avendo degli effetti diretti sugli strumenti di pianificazione, questo tipo di ricerche sta già contribuendo (e potrà farlo ancor più in futuro) a cambiare la cultura della pianificazione: abbiamo infatti osservato come gli approcci “reticolari” (slegati dai perimetri istituzionali e dalla pianificazione per “zone”), fino ad oggi utilizzati principalmente in campo accademico, comincino a filtrare nella pianificazione istituzionale.

Il progetto territoriale ed urbano come strumento di ricerca

In Francia l'approccio di ricerca più diffuso nei campi dell'urbanistica e dell'architettura tende a non riconoscere la legittimità dello strumento principale di queste discipline, il progetto (e dunque l'approccio *by-design* praticato con maggior disinvoltura in altre culture). La metodologia sviluppata nella tesi che descriviamo si riferisce invece al dibattito italiano attuale sull'architettura urbana⁹ ed assume l'idea che il progetto (architettonico, urbano, territoriale) non è da considerare come soluzione a un problema dato ma, soprattutto nel campo della ricerca, esso rappresenta uno strumento per la conoscenza. Da un lato sono quindi stati analizzati i piani ed i progetti ufficiali, dall'altro sono state utilizzate delle “sperimentazioni progettuali” finalizzate a contribuire, sotto diversi aspetti, al percorso di ricerca. Queste sperimentazioni non sono state elaborate come in una procedura professionale, nella quale il progetto cerca di essere esaustivo e dettagliato, ma sono state costruite per rispondere alle necessità della ricerca ed in particolare per superare certi limiti osservati tramite l'analisi dei documenti ufficiali di pianificazione. Inoltre, partendo dalla constatazione che il progetto può essere inteso in maniera molteplice, la metodologia adottata nella tesi ha cercato di comprendere dapprima, e di ibridare in seguito, gli approcci prevalenti nelle due culture, rispettivamente quello morfologico “all'italiana” e quello centrato sullo sviluppo sostenibile “alla francese”.

Il metodo del progetto ha contribuito a sottolineare l'approccio settoriale che prevale ancora negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbana. Tale constatazione è emersa sostanzialmente per opposizione, in quanto il progetto è per sua natura sintetico, interdisciplinare ed interscalare, sia nella sua capacità di descrivere il territorio sia nella sua predisposizione a proiettarsi nel futuro. Poiché si è constatato, analizzando i progetti urbani legati ai nodi della futura linea ad alta velocità Lione-Torino-Milano, che le scale urbana e metropolitana sono quelle in cui è stata maggiormente integrata la riflessione sul rapporto tra infrastruttura e città/territorio, si ritiene che l'estensione della pratica del progetto alla scala territoriale può contribuire al superamento degli approcci settoriali riscontrati nella pianificazione ufficiale. Nella tesi, il progetto è stato utilizzato a diverse scale per mettere in evidenza i paradossi indotti dalla separazione tra pianificazione territoriale e pianificazione infrastrutturale. Nel caso della Valle di Susa, per esempio, l'elaborazione di uno scenario alternativo al progetto ufficiale ed a quello sostenuto dai NoTAV¹¹ ha cercato di mostrare che, dando la priorità ad un progetto di sviluppo territoriale complessivo (basato sulle risorse locali ed in particolare sull'eredità delle Olimpiadi Invernali del 2006), le potenzialità legate all'infrastruttura si ridefiniscono ed il tracciato della linea può essere disegnato diversamente, assumendo una configurazione che potrebbe ridurre le opposizioni da parte della popolazione. Nel caso di Novara, invece, l'elaborazione di diversi scenari di localizzazione della nuova stazione dell'alta velocità ha permesso di sottolineare il legame forte (ma spesso trascurato dai piani) tra strategie di sviluppo urbano a lungo termine e strategie infrastrutturali. I progetti mirano soprattutto a mettere in evidenza che questo tipo di scelte pesa sullo sviluppo urbano futuro e dunque non può riguardare solamente gli attori ferroviari. Le amministrazioni territoriali alle diverse scale devono potersi esprimere in quanto garanti di uno sviluppo più sostenibile, tanto dal punto di vista ambientale che economico.

La metodologia di progetto ha dunque il merito non tanto di proporre delle soluzioni, ma piuttosto di far

9 Sull'opposizione tra approcci *reticulaires* et *aréolaires* si veda: G. Dupuy (1991), “L'urbanisme des réseaux”, A. Colin Éditeur, Paris.

10 Il riferimento principale è alla riflessione condotta da P. Viganò (2010) nel libro “I territori dell'Urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza”, Officina Edizioni, Roma.

11 Il progetto ufficiale prevede che la linea ad alta velocità sia costruita parallelamente alla linea storica, anche se ormai tale progetto è stato ridotto al solo tunnel ferroviario che collega Modane a Susa. Il movimento NoTAV sostiene piuttosto l'alternativa-zero, quella cioè di potenziare la linea esistente, oppure quella del progetto F.A.R.E. (Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti), che prevede una costruzione per fasi, a partire dal nodo torinese anziché dal tunnel di base, in cui ogni tappa sarebbe innescata dall'osservazione di un bisogno reale.

emergere nuove domande e nuove direzioni per la riflessione. Nelle discipline dello spazio, l'apertura a diversi tipi di progetto e alla loro interazione dovrebbe costituire una prospettiva per la ricerca a venire. L'approccio morfologico potrebbe mettersi al servizio di uno sviluppo territoriale ed urbano più sostenibile, mentre le strategie di *développement durable* potrebbero prendere una struttura coerente tramite la riflessione sulle forme del territorio e della città.

IMMAGINI ALLEGATE

Fig. 01: Scenario infrastrutturale alternativo al progetto della linea AV in Val di Susa (fonte: G. Trotta, 2013)

Fig. 02: Scenario di urbanizzazione a lungo termine connesso alla trasformazione del nodo ferroviario di Novara (fonte: G. Trotta, 2013)